

ASSEMBLEE PLENIERE DU CONSEIL REGIONAL DE BOURGOGNE-FRANCHE- COMTE		N° du rapport : 4 - 1 bis
		Date : vendredi 21 février 2025
Politique / Fonction	8 - Transports	
Sous-Politique / Sous-Fonction	82 - Transports publics de voyageurs	
Programmes	82P09 - Transports collectifs et modes doux	

OBJET : Stratégie régionale relative au devenir des Lignes de Desserte Fine du Territoire (LDFT) dites "petites" lignes du Réseau Ferré National (RFN)

I- EXPOSE DES MOTIFS

Le cadre actuel de financement des lignes ferroviaires et le CPER en cours d'adoption

Le financement des infrastructures ferroviaires, propriété de l'Etat, et confiées par lui en gestion exclusive à SNCF Réseau, société anonyme détenue à 100% par l'Etat, repose dorénavant sur une distinction entre réseau structurant et « petites » lignes :

- Sur le réseau structurant (1745 km), SNCF Réseau assure le renouvellement des infrastructures. Il s'agit de la majorité des travaux (259 M€ en 2024). En revanche, les investissements de développement restent liés à des cofinancements Etat/Région,
- Sur les petites lignes (640 km), les Régions ont la charge de la quasi-totalité des investissements - rénovation et amélioration – avec une participation moyenne de l'Etat de 20%.

Tous les investissements cofinancés (123 M€ en 2024) sont régis par le volet mobilités du CPER, dont le protocole a été adopté par notre assemblée le 20/10/2023 et signé avec le Préfet de Région en avril 2024. Son adoption définitive sera consacrée par la signature de l'avenant au CPER, qui est prévue, après avis de l'autorité environnementale en cours, par adoption par l'assemblée régionale en juin 2025.

Pour mémoire, la délibération adoptant le protocole du 20/10/2023 stipulait :

Dans le cadre de l'élaboration du Plan Pluriannuel d'Investissement, un volume de 160M€ (de crédits régionaux) a été initialement pressenti pour le CPER Mobilités 2023-2027 au regard des contraintes budgétaires.

Dans ce montant, il est estimé que la part des projets routiers pourrait être à hauteur de 25% soit 40 M€ de façon à prioriser les crédits sur le périmètre ferroviaire, (infrastructure et accessibilité en gare).

Consolidation du protocole petites lignes (LDFT) :

Dans le cadre de l'application du Protocole Lignes de Desserte Fines du Territoire (LDFT), SNCF Réseau supportera par ailleurs en 2027 des travaux à 100% sur son périmètre de réseau pour un montant évalué à près de 50 M€, portant par extension les investissements ferroviaires (lignes + gares) à environ à 350 M€.

Infrastructures ferroviaires

Pour les lignes voyageurs, SNCF Réseau a proposé pour chaque opération trois scénarios d'investissement :

- 1. régénération pour maintenir le niveau de service*
- 2. scénario médian permettant d'éviter les ralentissements les plus péjorant*
- 3. scénario minimaliste permettant d'éviter la fermeture de la ligne*

Compte-tenu du mur d'investissement lié à l'état du Réseau Ferroviaire National sur de nombreuses lignes, le CPER combine des études stratégiques d'avenir de ces axes pour 6M€ (5M€ pour les lignes de desserte fines du territoire et 1M€ pour la VFCEA) avec des travaux issus des propositions de SNCF Réseau selon le tableau ci-après (colonne 1 et 2).

A ce jour, le CPER 2023/2027, est déjà très engagé.

S'agissant des LDFT, il prévoyait un montant de 94 M€ de travaux (67 M€ de crédits Région et 27 M€ de crédits Etat et SNCF Réseau). La Région a déjà engagé 60% de sa part.

La perspective actualisée au-delà du CPER 2023/2027 et l'impact du PLF

En septembre 2024, SNCF a communiqué une actualisation des besoins de travaux, dans une perspective intégrant un CPER suivant (2028/2034).

Elle peut être présentée ligne par ligne comme suit (en colonne 3 et 4 ; les deux premières colonnes sont issues du protocole du 20/10/2023) :

Délibération « protocole CPER 2023/2027 » du 20/10/2023		Actualisation SNCF Réseau 09/2024 (déduction faite des travaux déjà réalisés au titre du CPER 23/27)	
Lignes	Etat à date	Besoins actualisés par SNCF Réseau sur 2023 à 2027	Besoins remontés par SNCF Réseau sur 2028 à 2032
Ligne des Horlogers	Effort d'investissement de la Région à hauteur de 35,4M€ permettant une remise à niveau de la ligne ce qui lui redonne une pérennité à long terme (restera les parois rocheuses pour un prochain CPER)	Reliquat de travaux de 33 M€ (phase 3) après achèvement de la phase 2	
Etoile de Paray	Effort de la Région médian, à hauteur de 12,6M€, permettant de pallier les opérations prioritaires par du rustinage possiblement à fond perdu, tout en acceptant quelques ralentissements acceptables	Estimation à 34 M€	Entre 104 et 144 M€
Ligne des Hirondelles	Une enveloppe prévisionnelle de 5,5M€ est dédiée en cas de dégâts qui remettrait en cause la poursuite de la ligne ; s'y ajoutent des crédits pour lancer des études pour étudier l'avenir de la ligne	Plus de 35 M€	Entre 50 et 90 M€
Lure-Epinal	Une enveloppe prévisionnelle de 5 M€ est dédiée en cas de dégâts qui remettraient en cause l'ouverture de la ligne. Le maintien de la ligne du côté de la Région Grand Est est également en discussion.	Estimation à 15 M€	Entre 60 et 90 M€
Frasne-Les Verrières	Aucun montant n'est prévu pour la ligne, mais cela ne conduit pas à une fermeture à court terme ni à des ralentissements trop péjorant.	Estimation à 32 M€	Estimation à 12 M€
Cravant – Clamecy	<i>Non évoqué dans la délibération du 20/10/2023 (Aucun montant n'est prévu et une baisse de performance est à prévoir début 2025 sur la section Clamecy-Corbigny en l'absence de travaux de reprise des attaches de rail. Les autres besoins concernent des ouvrages à prioriser.)</i>		Estimation à 30 M€
Clamecy - Corbigny		Estimation à 1.4 M€	Estimation à 1.5 M€
Cravant – Avallon			Estimation à 16.5 M€
Travaux urgents	Une enveloppe prévisionnelle de 4 M€ pour la Région est dédiée en cas de dégâts qui remettraient en cause l'ouverture d'une ligne.		
Ensemble		117 M€	307 M€ / 407 M€

Cette perspective actualisée de plus long terme fait apparaître plusieurs éléments :

- Un besoin supplémentaire sur le CPER actuel 2023/2027 de 117 M€ pour un montant disponible d'environ 30 M€ (Région 23 M€ ; Etat 7 M€), soit un besoin de travaux d'ici 2027 de 87 M€ non financés à ce stade.
- Ce besoin supplémentaire est indissociable des besoins estimés pour le CPER suivant de 307 à 407 M€.
- Une capacité globale donc à pouvoir « faire tenir » le réseau de petites lignes jusqu'en 2027, comme sous tendu par le CPER, mais une impasse avérée au-delà. Les investissements qui seraient ainsi faits d'ici 2027 seraient pour l'essentiel à fonds perdus, car s'assimilant à des travaux de « rustinage » non contributifs à la régénération globale qui reste incontournable.
- Une accélération de certaines dégradations (stabilité de paroi sur la ligne des horlogers, traitement de tunnels sur la ligne des hirondelles, instabilité accélérée sur Paray-Gilly, problème de voie suite à déraillement sur la ligne du Morvan ,...).

D'une manière générale le besoin en investissements sur les petites lignes de Bourgogne-Franche-Comté jusqu'en 2032 s'élève donc entre 424 et 524 M€, à partager entre Etat et Région. Conformément aux termes actuels du protocole LDFT et du CPER en cours, l'Etat, à ce stade, contribue en moyenne à 20% du financement des petites lignes ; ce qui laisserait à la charge de la Région un montant insoutenable situé entre 339 et 419 M€ d'ici à 2032.

La Présidente du Conseil régional a fait état de ces vives inquiétudes sur ce réseau au Ministre Monsieur Durovray début octobre 2024. Celui-ci a accepté d'avoir un travail conjoint d'analyse de devenir du réseau en mandatant une mission d'inspection de l'IGEDD, qui devait démarrer en janvier 2025.

Depuis, le PLF « Bayrou » a été présenté. Si au final la loi de finances 2025 est un peu moins douloureuse que celle initialement présentée par le gouvernement « Barnier », elle implique néanmoins pour la programmation budgétaire une recherche d'économie en investissement et en fonctionnement sur les mobilités.

Cette perspective de septembre dernier de SNCF Réseau, combinée avec l'impact de la loi de finances, conduit à conclure à l'impossibilité de financer le niveau d'investissements estimés par SNCF Réseau avec les clés de financement actuelles avec l'Etat, et plus encore avec la perspective de recherche d'économie liées au PLF.

Le principe d'un « versement mobilité régional » (VMR),

La loi de finances 2025 a ouvert la possibilité de mise en œuvre d'un « versement mobilité régional » (VMR). Le rendement de ce dispositif, est évalué par la DGITM à 740 M€ dans l'hypothèse d'un taux maximum à 0,15% pour toutes les régions métropolitaines concernées (hors Ile-de-France), soit 35 M€/an pour la Région Bourgogne-Franche-Comté.

La loi prévoit que ce VMR peut être « affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant des compétences de la région ». Cela induit une affectation en faveur de l'offre ferroviaire ou routière destinée aux transports de voyageurs.

L'instauration du VM ne doit pas être considéré comme un moyen de contribuer à la résolution du financement des petites lignes. Et ceci pour trois raisons essentielles :

- Le VM doit permettre une amélioration de l'offre au sens de la loi LOM. A ce titre une redistribution est imposée en direction des EPCI ayant pris la compétence
- Le cofinancement des infrastructures ferroviaires propriété de l'Etat, et de son gestionnaire d'infrastructures (SNCF Réseau), ne relève pas de la Région, et ne peut s'exercer que via le Contrat de Plan.
- Mais surtout, les besoins recensés à court terme sur le réseau des petites lignes sont hors de proportion budgétaire avec ce que le produit du VM si notre Assemblée décide de l'instaurer.

Une renégociation du protocole LDFT

Le transport collectif, et notamment le train, représente un levier fondamental de désenclavement de nos territoires et d'action sur les effets du réchauffement climatique. Aussi, afin d'éviter une fermeture à court terme de petites lignes -liée à la forte dégradation du réseau national- inéluctable avec les paramètres actuels, il est proposé de demander vigoureusement à l'Etat d'assumer le devenir de son réseau national, et de renégocier le protocole petites lignes qui, dans toutes les Régions, conduit l'Etat à se décharger sur ces dernières. En effet, les clefs de répartition des financements prévues par ce protocole, signé alors que les estimations en termes de besoins d'investissement étaient loin d'atteindre les niveaux présentés aujourd'hui par le gestionnaire d'infrastructure, ne sont aujourd'hui pas plus applicables.

L'objectif assigné est d'obtenir une évolution substantielle de la maquette d'ici juin 2025, en lien avec les conclusions de la mission IGEDD.

Cela conduirait donc à repousser les hypothèses actuelles formulées par SNCF Réseau de restriction ou de suspension de circulation ferroviaire sur certaines lignes.

Les modalités de l'offre de mobilités des territoires concernées par ces petites lignes seraient donc à fixer pour 2026, en fonction de la réussite de la démarche sur le protocole.

II- PROPOSITION

Il est proposé à l'Assemblée délibérante de mandater la Madame la Présidente du Conseil régional pour sauvegarder les Lignes de Desserte Fine du Territoire (LDFT) du Réseau Ferré National (RFN) en engageant la renégociation avec l'Etat du protocole LDFT pour la Région Bourgogne Franche-Comté.

La Présidente du Conseil Régional,



Marie-Guite DUFAY